Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/1287

Der Präsident des Bundesrates

Bonn, den 31. Mai 1963

Abschrift

An den
Vorsitzenden des Vermittlungsausschusses
des Deutschen Bundestages und des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident Dr. Zinn

Ich beehre mich mitzuteilen, daß der Bundesrat in seiner 258. Sitzung am 31. Mai 1963 beschlossen hat, hinsichtlich des vom Deutschen Bundestag am 16. Mai 1963 verabschiedeten

Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

— Drucksachen IV/183, IV/1206 —

zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus den in der Anlage angegebenen Gründen einberufen wird.

Kiesinger

Bonn, den 31. Mai 1963

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Vorstehende Abschrift wird mit Bezug auf das dortige Schreiben vom 16. Mai 1963 mit der Bitte um Kenntnisnahme übersandt.

Kiesinger

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage

Gründe für die Einberufung des Vermittlungsausschusses zum Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

1. **§ 9**

   Folgender neuer Absatz 3 ist anzufügen:

   „(3) In den Fällen des § 8 Abs. 2 können die Länder Verfahren und Zuständigkeiten abweichend von Absatz 1 regeln."

   Begründung

   Hierdurch wird ermöglicht, daß nicht in allen Fällen die Anordnungsbehörde auch Planfeststellungsbehörde sein muß, sondern auf die Verwaltungsgliederung der Länder Rücksicht genommen werden kann.

2. **§§ 12 und 13**

   Die §§ 12 und 13 sind durch folgenden § 12 (neu) zu ersetzen:

   „§ 12 (neu)

   (1) Wird eine bestehende Kreuzung durch eine Maßnahme nach § 3 geändert, so sind die Änderungskosten wie folgt zu verteilen: Die Hälfte der Kosten trägt der Träger der Straßenbaulast. Die andere Hälfte tragen bei Kreuzungen mit der Deutschen Bundesbahn diese und der Bund, bei Kreuzungen mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Eisenbahnunternehmer und das Land je zu gleichen Teilen. Bei Kreuzungen mit Anschlußbahnen und mit Straßenbahnen trägt der Unternehmer der Anschlußbahn oder der Straßenbahn die nach Satz 3 aufzubringenden Kosten allein.

   (2) Werden zur verkehrlichen Entlastung eines Bahnüberganges ohne Änderung oder Ergänzung der Kreuzung selbst bauliche Maßnahmen getroffen, durch die sich eine sonst notwendige Änderung oder Ergänzung der Kreuzung erübrigt, so beschränkt sich die Beteiligung des Eisenbahnunternehmers oder des Trägers der Straßenbaulast an den baulichen Maßnahmen am anderen Verkehrsweg auf den Kostenanteilsbetrag, der sich für ihn bei Vornahme der ersparten Änderung oder Ergänzung der Kreuzung selbst ergeben würde."

   Begründung

   Die in dem Gesetzesbeschluß des Deutschen Bundestages vorgesehene Kostenregelung läßt die vom Bundesrat beim ersten Durchgang gemachten Vorschläge — vgl. Drucksache IV/183 Anlage 2 Nr. 3 und 4 — weitgehend unberücksichtigt.

   § 12 des Gesetzesbeschlusses hält im Ergebnis an einem Veranlassungsprinzip fest. Gegen eine solche Regelung bestehen nach wie vor die vom Bundesrat aufgezeigten verwaltungsmäßigen und — soweit eine Entlastung der Deutschen Bundesbahn auf Kosten der Länder angestrebt wird — verfassungsrechtlichen Bedenken.

   Es ist sachlich auch nicht notwendig, für höhenfreie Kreuzungen (Überführungen) und für höhengleiche Kreuzungen (Bahnübergänge) unterschiedliche Kostenprinzipien vorzusehen. In beiden Fällen ist es eine gemeinschaftliche Aufgabe der beteiligten Verkehrsträger (Schiene-Straße), die Kreuzungen den jeweiligen Verkehrsnotwendigkeiten anzupassen.

   Der Bundesrat hält aus diesen Gründen daran fest, daß ein Kostenteilungsprinzip, das dem Träger der Straßenbaulast grundsätzlich die Hälfte der Aufwendungen auferlegt, eine Lösung darstellt, die der Interessenlage der Beteiligten und den Erfordernissen der Praxis am meisten gerecht wird.

   Soweit eine Kostenhalbierung die Deutsche Bundesbahn übermäßig belastet, ist es Aufgabe des Bundes, ihr die notwendige finanzielle Unterstützung zu gewähren. Diesem Gesichtspunkt trägt der neue § 12, den der Bundesrat bereits beim ersten Durchgang vorgeschlagen hat, Rechnung. Die Kostenhälfte, die nicht vom Träger der Straßenbaulast aufzubringen ist, sollen hiernach der Bund und die Deutsche Bundesbahn bzw. bei Kreuzungen mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Eisenbahnunternehmer und das Land zu gleichen Teilen tragen.

   Der Bundesrat verkennt nicht, daß eine Regelung, die die Kommunen verpflichtet, als Straßenbaulastträger wie bisher die Hälfte der Änderungskosten für Kreuzungsbauwerke aufzubringen, für sie sehr erhebliche finanzielle Schwierigkeiten mit sich bringen kann. Er ist jedoch der Auffassung, daß es Aufgabe des kommunalen Finanzausgleichs ist, hier Abhilfe zu schaffen. Es handelt sich insoweit um eine Aufgabe, die der Regelung des Bundesgesetzgebers entzogen und ausschließlich der Landesgesetzgebung vorbehalten ist. Die in § 13 Abs. 1 letzter Halbsatz vorgesehene Verpflichtung des Landes, sich bei Kreuzungen mit kommunalen Straßen an den Änderungskosten mit einem bestimmten Satz zu beteiligen, stellt demgemäß einen verfassungsrechtlich unzulässigen Eingriff

des Bundesgesetzgebers in eine ausschließliche Kompetenz des Landesgesetzgebers dar.

§ 5 Sätze 2 und 3, § 8 Abs. 2 letzter Halbsatz und § 16 Abs. 1 Nr. 2 und 3 sind zu streichen. In § 16 Abs. 1 Nr. 1 sind die Worte „12 und 13" durch die Worte „und 12 (neu)" zu ersetzen.

3. **§ 14**

In Absatz 1 ist Satz 4 zu streichen

Begründung

Die Eisenbahnanlagen an Bahnübergängen sind typisch auf den Eisenbahnbetrieb abgestellt und wegen dessen besonderer Verhältnisse (Gebundenheit an Schiene und Fahrplan, Höhe, Geschwindigkeiten und sehr langer Bremsweg) notwendige Einrichtungen, die primär der Sicherung der Vorfahrt der Züge dienen und nach den Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebs gesteuert werden. Eine Verpflichtung der Straßenbaulastträger, sich an derartigen Kosten zu beteiligen, ist hiernach nicht gerechtfertigt. Für eine Regelung zu Lasten der Länder fehlt dem Bund — insbesondere soweit es sich um Kreuzungen handelt, an denen die Länder nicht als Straßenbaulastträger beteiligt sind (Landstraßen II. Ordnung) — auch die Gesetzgebungsbefugnis.

4. **§ 15**

Absätze 2 und 3 sind wie folgt zu fassen:

„(2) Wird eine Kreuzung geändert, so hat jeder Beteiligte seine veränderten Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen. Ausgenommen hiervon sind die Kosten einer späteren Erneuerung oder Wiederherstellung der Kreuzungsanlage im Falle der Zerstörung durch höhere Gewalt; diese sind, wie bei der gleichzeitigen Neuanlegung einer Eisenbahn und einer Straße (§ 11 Abs. 2) zu teilen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, über die Berechnung und Zahlung von Ablösungsbeiträgen (Absatz 1 Satz 1) mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung zu erlassen."

Begründung

Zu Absatz 2

Eine unterschiedliche Kostenregelung bei Änderung einer Kreuzung ist nicht gerechtfertigt. Der Grundsatz des § 8 Abs. 3 Satz 1 des Kreuzungsgesetzes von 1939, wonach jeder Beteiligte seine veränderten Unterhaltungskosten ohne Ausgleich zu tragen hat, hat sich bewährt und sollte im Interesse einer Erleichterung jeglicher Maßnahmen wie auch aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung gleichmäßig für alle Änderungen von Kreuzungen Anwendung finden. Dabei ist jedoch eine Ausnahmeregelung für den Fall der Erneuerung oder Wiederherstellung der Kreuzungsanlage bei Zerstörung durch höhere Gewalt, auch im Hinblick auf die in der Vergangenheit hierüber aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten in Rechtsprechung und Literatur, geboten. Hier ist eine Kostenteilung wie bei gleichzeitiger Neuanlegung einer Eisenbahn und einer Straße angebracht.

Zu Absatz 3

Für die Berechnung von Ablösungsbeträgen gibt es bisher keine allgemein anerkannten Grundsätze. Da eine Regelung aller Einzelheiten im Gesetz nicht möglich ist, soll dies einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates vorbehalten bleiben. In der Rechtsverordnung müßte auch der Zahlungsmodus, z. B. die Möglichkeit von Ratenzahlungen in besonderen Fällen, geregelt werden.

5. **§ 19**

a) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Bestehende, von dem Grundsatz des § 14 abweichende Regelungen über die Erhaltung von Anlagen an Kreuzungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs bleiben so lange in Kraft, bis an der Kreuzung eine wesentliche Änderung oder Ergänzung vorgenommen wird."

b) Absatz 4 ist zu streichen.

Begründung zu a) und b)

Es soll bei der bisherigen Regelung des Kreuzungsgesetzes bleiben, um Härten zu vermeiden. Im übrigen handelt es sich bei der vorgeschlagenen Änderung des Absatzes 1 um eine Folge des Vorschlags zu § 14 Abs. 1.